



Avis n° GW/2026/02 approuvé le 23 février 2026

Demande d'avis sur la note au Gouvernement concernant un projet d'arrêté du Gouvernement wallon encadrant le monitoring, la révision et les circonstances d'exemption des dispositifs de quotas de bruit à l'aéroport de Charleroi

Première lecture



ACNAW  
CAP NORD  
BOULEVARD DU NORD 8  
5000 NAMUR

<https://acnaw.be/home.html>

*23 février 2026*

1

## *Contexte*

Par un courrier daté du 18 décembre 2025, la ministre des Aéroports sollicite l'avis de l'Autorité à propos d'une note au Gouvernement concernant un projet d'arrêté du Gouvernement wallon encadrant le monitoring, la révision et les circonstances d'exemption des dispositifs de quotas de bruit à l'aéroport de Charleroi.

La note vise l'adoption par le Gouvernement d'un projet d'arrêté du Gouvernement wallon, en première lecture, de manière à exécuter différentes modifications du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, telles qu'adoptées en première lecture le 6 novembre 2025.

## *Concernant la note au Gouvernement*

L'Autorité rappelle qu'elle avait émis un avis n° GW/2025/05 relatif à la note au Gouvernement concernant un avant-projet de décret modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne.

L'Autorité reprend ci-dessous les commentaires de l'avis n° GW/2025/05 qui n'ont pas été pris en compte lors de la rédaction du projet de la présente note au Gouvernement.

1. L'Autorité rappelle tout d'abord avoir recommandé d'imposer un quota count maximum de 2000 points annuels dès 2021, comme expliqué en détail dans l'avis d'initiative n° Init/2021/01 intitulé « Projet de plafond de quota count concernant les arrivées tardives à l'aéroport de Charleroi – Bruxelles Sud »

L'Autorité déplore que cette recommandation n'ait pas été suivie.

Le quota count de 3 500 points tel que proposé dans le projet ne résoudra pas la problématique des arrivées tardives tant en 2026 qu'au cours des années suivantes (du moins si la dégressivité est insuffisante). En effet, cette limite de 3 500 points n'a jamais été atteinte comme le montrent les statistiques de consommation de points reprises dans notre rapport d'activités 2024, § 7.6 (voir figure 2.1 page ci-contre).

À titre de comparaison, la figure 2.2 page suivante présente le nombre d'arrivées tardives ayant généré ce quota count.

De plus, avec les avancées technologiques potentielles permettant de réduire le niveau de bruit généré par les avions, même un quota count réduit à 2000 points à l'horizon 2045 ne garantit pas nécessairement une diminution des arrivées tardives, comme expliqué également dans l'avis d'initiative n° Init/2021/01.

2. La note indique que « Le quota global correspond au nombre maximal d'avions basés pouvant être accueillis ».

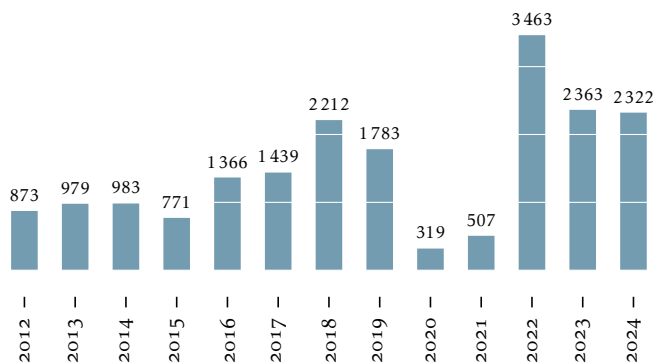


FIGURE 2.1 – Évolution du nombre de points consommés (quota count) depuis 2012 pour les compagnies TUI fly Belgium (jusqu'en 2023) et Ryanair

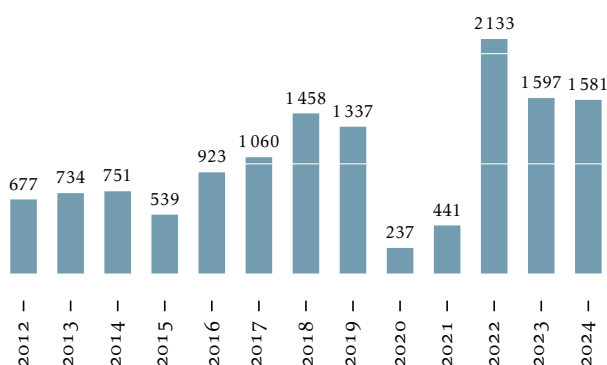


FIGURE 2.2 – Évolution du nombre d'arrivées tardives depuis 2012

En l'occurrence, pour plus de clarté et dans l'état actuel de situation, le quota global a été calculé sur base d'un nombre *maximal* de 22, égal au nombre de places de parking disponibles. Si dans le futur, ce nombre devait être revu à la hausse, l'Autorité suggère que ce quota count ne puisse pas être majoré, quel que soit le nombre d'avions basés et continue de recommander un quota count maximum de 2 000 points. En cas de diminution du nombre d'avions basés, le quota count devrait être recalculé sur base d'une règle de trois.

- La note indique que le quota count est réparti équitablement, au moyen d'une règle de trois en fonction du nombre d'avions basés, entre les usagers d'aéroports présents sur le site de l'aéroport de Charleroi.

Il est donc utile de préciser que, pour une compagnie disposant de  $X$  avions basés, le nombre maximum de points disponibles, arrondi à la première décimale,  $QC_{max}$  pour cette compagnie sera

$$QC_{max} = \frac{X}{22} \times 3500 \tag{2.1}$$

L'Autorité souhaite néanmoins des précisions sur la méthodologie qui sera appliquée pour calculer anticipativement le nombre d'avions basés et, par conséquent, évaluer la répartition des points entre chaque usager de l'aéroport.

4. L'exemption de points de quota count ne devrait être autorisée pour des atterrissages d'avions basés ne pouvant matériellement pas respecter les horaires d'exploitation de l'aéroport. Par exemple, de manière récurrente plusieurs arrivées d'une même compagnie sont planifiées à 23h00, comme les derniers plannings le montrent. L'autorité rappelle à cet effet son avis n° Init/2021/01 qui démontre que 75% des atterrissages tardifs sont générés pour des arrivées planifiées dans le dernier quart d'heure avant 23h00.
5. La note précise que le quota count est dégressif, mais elle n'apporte de précision ni au rythme de cette dégression ni à la méthodologie qui y serait appliquée.
6. La note indique qu'« au terme de chaque triennat, le Gouvernement est habilité à procéder à une réévaluation des quotas applicables, prévus au paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup> et au paragraphe 3, alinéa 2. Cette réévaluation peut, le cas échéant, donner lieu à une révision à la baisse, fondée sur les évolutions techniques observées dans le secteur aérien ».

Cependant, l'article 1bis § 3, al. 3 du décret mentionne expressément que le quota count est dégressif; dès lors, l'Autorité considère que la réévaluation doit entraîner automatiquement une révision à la baisse, sous peine de contradiction avec cette disposition.

La dégressivité doit en outre être balisée temporellement et quantitativement.

7. La considération relative au bruit lié aux mouvements d'avions au crépuscule et à l'aurore mentionne que « Le Gouvernement s'accorde sur le principe du renforcement de la limitation du quota de bruit par mouvement d'avion de 22h00 à 23h00 et de 6h30 à 7h00 ».

L'Autorité considère que, plus largement et pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté, la plage horaire devrait s'étendre de 22h00 le jour j à 07h00 le jour j+1.

8. L'Autorité prend acte que le quota de bruit par mouvement QM est revu à la baisse pour les décollages d'aéronefs n'appartenant pas à la classe *extra long range*, néanmoins, la terminologie QC-D (décollage) faisant référence au quota count (QC) devrait être remplacée par QM-D (décollage) pour faire référence à un quota de bruit par mouvement.

La remarque est similaire pour les décollages d'aéronefs *extra long range* (QM-D au lieu de QC-D) ainsi que pour les atterrissages (QM-A au lieu de QC-A).

9. La note prévoit la création d'un comité de suivi.

L'Autorité recommande de définir ses modalités de fonctionnement, telles que : modalités de convocation, quorum éventuel, modalités de décision ...

### 3

## *Concernant le projet d'AGW*

- ▶ Article 1. 3°. L'équation  $QC = \sum P$  n'ayant aucune signification mathématique, l'Autorité propose de modifier l'équation du calcul du quota global QC comme suit :

$$QC = \sum_{i=1}^n P_i \quad (3.1)$$

et

$$P_i = R_i \times 10^{(B_i - 85)/10} \quad (3.2)$$

où  $P_i$  représente le nombre de points consommés par le mouvement  $i$  arrivé après 23h00,  $B_i$  est égal à EPNdB approach – 9 de l'aéronef concerné par le mouvement  $i$ ,  $R_i$  varie en fonction de la tranche horaire relative au mouvement  $i$  et  $n$  est égal au nombre total de mouvements tardifs pour l'année considérée.

- ▶ Article 2. Pas de commentaire.
- ▶ Article 3. Pas de commentaire.
- ▶ Article 4. § 1<sup>er</sup>. L'article précise que « sur proposition du ministre des Aéroports, le Gouvernement procède à une évaluation triennale du QC global et des QM visant les mouvements d'aéronefs à l'aéroport de Charleroi ».

L'Autorité propose d'effectuer elle-même l'évaluation du quota count ainsi que des quota de bruit par mouvement, et que l'évaluation soit automatique et annuelle.

- ▶ Article 5 § 1, 3°. En remplacement de « trafic aérien sur le territoire de l'Union européenne »

faire figurer « trafic aérien sur le réseau géré par Eurocontrol ».

Au § 4 : L'Autorité estime que l'exemption *rétroactive* risque de rendre inefficace le système de sanction. et propose de la supprimer

► Article 6. Pas de commentaire.